BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK V | GDYNIA 25 listopada 1936 r. | NR. 32

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Brukselskie konwencje, dotyczące prawa morskiego

(Ciąg dalszy)

Konwencja z dnia 25 sierpnia 1924 r. o ujednostajnieniu niektórych zasad, dotyczących konosamentów.

I.

Już w drugiej połowie XIX wieku zastanawiano się na międzynarodowych konferencjach prawniczych, jakby stworzyć jednolity pod względem treści typ konosamentu. Inicjatywa w tym kierunku szła przede wszystkim od strony International Law Association. Zdawano sobie sprawę z tego, że konosament, zawierający zobowiązanie skrypturalne do wydania ładunku ze statku, jest najważniejszym dokumentem w obrocie morskim, mianowicie papierem wartościowym, reprezentującym prawo do przewożonego na statku ładunku i mogącym być w obiegu jak weksel lub papier na okaziciela, jak również przedmiotem zastawu. Charakter papieru obiegowego szczególnie uwydatnia się w często wystawianym konosamencie na zlecenie, odstępowanym z reguły przez indos, i w mniej praktykowanym konosamencie na okaziciela, zbywanym bez wszelkich formalności przez proste wręczenie. Również zdawano sobie sprawę z tego, że konosament, jako dokument reprezentujący prawo do przewożonego ładunku, jest t. zw. papierem tradycyjnym, czyli dokumentem, którego zbycie wywołuje te same skutki, co oddanie samego przedmiotu, którego dotyczy, czyli co oddanie ładunku, innymi słowy, że jest to papier, który zastępuje sam ładunek, będący w drodze. Z tych wszystkich istotnych cech konosamentu wyciągano logiczny wniosek, że dokument ten powinien — w interesie bezpieczeństwa obrotu towarowego — posiadać *realną* wartość, na której można by bezpiecznie oprzeć zaufanie nabywcy i kredyt posiadacza dokumentu. Praktyka konosamentowa szła jednak w myśl zasady swobodnego stypulowania zobowiązań w kierunku całkiem dowolnego układania treści konosamentu, zwłaszcza umieszczania w konosamencie klauzul, zwalniających przewoźnika od jakiejkolwiek odpowiedzialności za przewożony ładunek i pozbawiających tym samym zawarte w konosamencie zobowiązanie do wydania ładunku w miejscu przeznaczenia realnej wartości. Skuteczność prawna takich klauzul mogła być kwestionowana tylko wtedy, gdy przewoźnik działał umyślnie na szkodę osób, uprawnionych do ładunku, a więc, gdy wyraźnie zachodziło działanie, sprzecznie z dobrymi obyczajami. Uważam, że poza tym przypadkiem klauzule takie nie sprzeciwiają się dobrym obyczajom, gdyż zawsze istnieje możność ubezpieczenia się od szkód w ładunku. Jest to także punkt widzenia stosowanego u nas prawa morskiego IV-tej księgi kod. handl. niem. z 10 maja 1897 r. i odnośnej judykatury. Wobec tego, że przy istnieniu wspomnianych klauzul, zwalniających przewoźnika od odpowiedzialności za ładunek (Freizeichnungsklauseln, clauses de non responsabilité), posiadacz, wzgl. nabywca konosamentu nie mogli mieć pewności, że ładunek otrzymają w takim stanie, w jakim został załadowany na statek, i pozbawieni byli często prawa represu do przewoźnika w przypadku utraty lub uszkodzenia ładunku w czasie przewozu, dążenia do ustabilizowania postanowień

konosamentu, czyli stworzenia jednolitego typu konosamentu było całkiem naturalne. Przeciwko dowolnemu umieszczaniu w konosamencie klauzul, zwalniających przewoźnika od odpowiedzialności za utratę i uszkodzenia ładunku, zwróciła się najpierw amerykańska ustawa z dna 13 II 1893, t. zw. Harter Act, zabraniając przewoźnikowi umieszczania tego rodzaju klauzul. Nie chcąc jednak traktować problemu odpowiedzialności przewoźnika jednostronnie w interesie nadawcy wzgl. odbiorcy ładunku, nie mogła ta ustawa pominąć sytuacji przewoźnika morskiego, w szczególności jego ryzyka, i musiała ochronie nadawcy i odbiorcy przeciwstawić ochronę przewoźnika, czyli stworzyć równowagę obustronnych interesów. Tym się tłumaczy postanowienie Harter Act, że armator zwolniony jest odpowiedzialności za szkody w ładunku, wynikające z przewinien i błędów, popełnionych przez kapitana i załogę na statku „in navigation or the management", jeżeli sam zastosował przed wyjazdem statku należytą, t. j. zwykłą, staranność armatora (due diligence), o ile chodzi o uczynienie statku zdatnym do podróży morskiej, wyposażenie go oraz obsadzenie go kierownikiem i załogą. Navigation oznacza tu *kierownictwo* techniczno-żeglugowe czyli nautyczne statku, a błędy w kierownictwie nautycznym są błędami nautycznymi w ścisłym znaczeniu, np. błędny kierunek podróży, wadliwe manewrowanie sterem i nieprawidłowa sygnalizacja. Błędy zaś popełnione „in the management" są błędy, sprzeczne również z prawidłową techniczno-żeglugową obsługą statku, ale poza nautycznym kierownictwem statku, np. wadliwe funkcjonowanie instalacji, aparatów i maszyn na statku. Obie kategorie błędów są natury nautycznej (fautes nautiques, nautisches Verschulden), czyli odnoszą się do techniczno-żeglugowej obsługi samego statku. Według Harter Act przewoźnik zawsze wolny jest od odpowiedzialności za szkody, wynikłe z błędów nautycznych kapitana i załogi, jeżeli udowodni, że zastosował przed wyjazdem statków należytą staranność, o ile chodzi o przygotowanie statku do podróży. Stanowi to poniekąd wyłom z ogólnej zasady prawa cywilnego, że każdy odpowiada za szkody, wywołane przez inne osoby przy wykonywaniu czynności, które im zlecił, chyba by udowodnił, że nie ponosi żadnej winy w wyborze tych osób (art. 144 kod. zob.) Przeciwstawieniem wspomnianych błędów *nautycznych* są błędy, odnoszące się do eksploatacji *handlowej* statku, w szczególności błędy, popełnione przez kapitana lub załogę przy załadowaniu, umieszczaniu, przechowywaniu i wyładowywaniu ładunku ze statku (fautes commerciales, kommerzielles Verschulden). Zwolnienie się przewoźnika za pomocą klauzuli w konosamencie od odpowiedzialności za tego rodzaju błędy kapitana i załogi jest według Harter Act pod rygorem nieważności klauzuli zabronione.

Stanowczym krokiem naprzód ku ujednostajnieniu zasad konosamentu były słynne Reguły Haskie z 1921 r., ułożone na konferencji International Law Association w Hadze w roku 1921 ze współudziałem stowarzyszeń armatorów, spedytorów morskich, towarzystw ubezpieczeń oraz banków. Były one wyrazem pogodzenia sprzecznych interesów armatorów i spedytorów morskich i stanowiły pewien typ konosamentu, zalecany do zastosowania w obrocie morskim. Stosowanie ich było jednak zależne od woli stron i ich charakter fakultatywny nie rozwiązywał tak ważnego dla międzynarodowej żeglugi problemu ujednostajnienia w sposób wiążący zasad konosamentu. Problem ten mógł być rozwiązany jedynie drogą konwencji międzynarodowej. Dopiero zwołana w Brukseli w r. 1922 międzynarodowa konferencja dyplomatyczna opracowała, przyjmując prawie że bez zmian Reguły Haskie za podstawę, projekt konwencji międzynarodowej, poddającej przewóz, uskuteczniany na zasadzie konosamentu, normom wiążącym (régime obligatoire, régime d'ordre public), mianowicie co do odpowiedzialności przewoźnika za utratę lub uszkodzenie ładunku, przyjętego do przewozu. Podpisano konwencję w Brukseli dwa lata później, dnia 25 sierpnia 1924 r., Polska konwencję również podpisała. Ustawa upoważniająca do ratyfikacji została już ogłoszona (Dz. U. R. P. nr 15, poz. 139 z 1936 r.), jednakże sama ratyfikacja jeszcze nie nastąpiła. Zamierzona jest ona w najbliższym czasie.

Konwencja wychodzi z ogólnej zasady prawa, przyjętej także w art. 623 naszego kodeksu handlowego, że przewoźnik, który podejmuje się przewozu przesyłki, odpowiada za szkodę, wynikłą z utraty lub uszkodzenia przesyłki w czasie przewozu, chyba, że udowodni, że nie mógł zapobiec szkodzie mimo zachowania należytej staranności.

Przewodnią myśl konwencji została na konferencji dyplomatycznej sformułowana, jak następuje: „Cette legislation nous raméne, en réalité, purement et simplement à ce qui a toujours été le droit commun en matiére de responsabilité dans tous les pays de monde depuis le droit romain. Celui qui se charge de transporter une marchandise est le débiteur d'un corps certain: il doit justifier qu'il a payé sa dette et, par consequant, delivré la marchandise dans les mêmes termes où il a reçue. S'il la délivre en mauvais état, il est présumé responsable, puisqu'il ne se décharge pas de son obligation, mais il lui appartient de prouver que c'est par des raisons de force majeure qu'il ne le faist pas. Le projet de convention ne fait autre chose que rétablir cette regle, mais il la rend *d'ordre public*". Tymi słowy pomiędzy innymi uzasadniał projekt konwencji Louis Franck, przewodniczący konferencji dyplomatycznej. (porówn. Procés Verbaux międzynarodowej konferencji prawa morskiego w Brukseli z 1922 r. str.

123, 124, Imprimerie Lésigne, Bruxelles). Intencją konwencji jest, aby powyższej ogólnej zasadzie prawa nadać charakter *normy wiążącej* i przeciwstawić się w ten sposób ogólnie praktykowanymu przez przewoźników morskich zwalnianiu się zapomocą klauzul od wszelkiej odpowiedzialności za przewożony ładunek. Należy zauważyć, że konwencja nie pretenduje do tego, aby unormować całokształt przewozu morskiego, reguluje ona tylko fragment przewozu, mianowicie ważny fragment przewozu morskiego na zasadzie konosamentu, i to, o ile chodzi o zagadnienie odpowiedzialności przewoźnika. Podając jego odpowiedzialność *reglamentacji wiążącej* konwencja stwarza dla niego specjalny system odpowiedzialności i przez to skutecznie ujednostajnia zasadniczą treść konosamentu, uniemożliwiając na przyszłość w znacznym stopniu, w dziedzinie odpowiedzialności przewoźnika, konflikty ustawodawstw morskich poszczególnych państw, tak szkodliwe dla obrotu morskiego.

Tyle co do genezy i ogólnej tendencji konwencji. Następny artykuł przyniesie syntetyczne omówienie jej potrzeb.

Dr Władysław Sowiński.

Kongres Kupiectwa Pomorskiego

Jak donosiliśmy już w poprzednim numerze naszego biuletynu w dniu 15 listopada odbył się w Tczewie pod przewodnictwem Prezesa Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu p. Tadeusza Marchlewskiego doroczny walny zjazd zrzeszonych w związku organizacyj kupieckich oraz połączony z nim Kongres całego kupiectwa pomorskiego. W kongresie tym, jak zaznaczyliśmy, wzięli udział Prezes Izby p. Stanisław Tor, wiceprezes dr Władysław Smoleń, dyrektor Izby dr J. Kulikowski, który wygłosił referat pt. „Zadania kupiectwa pomorskiego w porcie Gdyni i w handlu zagranicznym Polski" oraz szereg urzędników Izby naszej uczestniczących w pracach komisyjnych.

W wyniku obrad Kongresu uchwalona została następująca rezolucja główna:

Kongres stwierdza z zadowoleniem, że polityka gospodarcza Rządu doprowadziła do zrównoważenia budżetu Skarbu Państwa, a tym samym spowodowała niewątpliwą stabilizację zjawisk gospodarczych.

Kongres opowiada się za kontynuowaniem takiej polityki, wypowiadając równocześnie opinię, że pogłębienie zarejestrowanej poprawy możliwe będzie tylko przy zachowaniu najdalej posuniętej ostrożności w preliminarzu budżetowym. Zdaniem Kongresu poprawa jest jeszcze zbyt wątła, ażeby pozwoliła na jej natychmiastowe dyskontowanie przez zwiększenie wydatków państwowych.

Kongres podkreśla celowość wydanych zarządzeń dewizowych oraz opowiada się zdecydowanie przeciwko dewaluacji złotego.

Kongres konstatuje dalej, że osiągniętą poprawę zarejestrowano przede wszystkim w wielkim przemyśle skartelizowanym, natomiast nie dotarła ona jeszcze w szczególności do handlu pomorskiego. Powodem tego zjawiska jest bezsporny fakt, że rolnictwo pomorskie nie odzyskało dotąd swej siły nabywczej. Poprawę cen za płody rolnicze sparaliżował znacznie słabszy wynik tegorocznych zbiorów.

Niemniej należy stwierdzić, że osiągnięta stabilizacja gospodarki państwowej stworzyła już pomyślne warunki psychiczne dla odbudowy i usprawnienia naszego aparatu wymiany.

Kongres uważa jednak za swój obowiązek podkreślić, że uzdrowienie stosunków gospodarczych na odcinku handlu pomorskiego i wzmocnienie polskiego stanu posiadania nad morzem i na Pomorzu, czego domaga się polska racja stanu — przede wszystkim ze względów politycznych — nie jest do pomyślenia bez praktycznej realizacji zapowiedzianej przez Rząd ochrony inicjatywy prywatnej oraz bez przywrócenia rentowności warsztatów kupieckich. W związku z tym kupiectwo pomorskie przedkłada szereg rezolucyj, określających te niezbędne zarządzenia, które Rząd winien zdaniem Kongresu w najbliższym czasie wydać, a to w interesie przyspieszenia poprawy na tak ważnym odcinku, jakim jest handel pomorski.

Kupiectwo pomorskie świadome jest tych specjalnych zadań, jakie na nim ciążą z tytułu gospodarczej roli i geograficznego położenia Pomorza zarówno w handlu wewnętrznym, stanowiącym o wzmocnieniu odporności gospodarczej miast pomorskich, jak i w handlu zagranicznym, który winien stać się jego bazą operacyjną.

Silne związanie zaplecza z Gdynia i wypełnienie luk, istniejących w strukturze handlu zagranicznego — uważa kupiectwo pomorskie za swój najbliższy cel.

Kongres wypowiada równocześnie zdanie, że spełnienie historycznej roli, jaka przypada w udziale handlowi polskiemu w odbudowie rynku wewnętrznego oraz ożywienie wymiany międzynarodowej — będzie tylko wówczas możliwe, jeżeli społeczeństwo

chrześcijańskie przejmie stopniowo handel w swoje ręce.

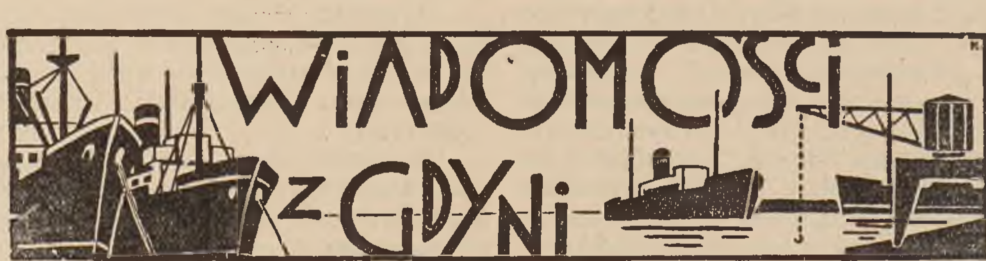
Dlatego też Kongres wita z zadowoleniem zrozumienie przez Rząd walki ekonomicznej z żydami, którą kupiectwo pomorskie będzie planowo realizować.

Kupiectwo oczekuje, że w tej walce o przyszłość narodową handlu spotka się z bezwzględnym poparciem wszystkich władz oraz całego społeczeństwa.

Równocześnie Kongres pokreśla potrzebę solidarnego frontu kupiectwa chrześcijańskiego i dlatego apeluje w imię tej solidarności do licznych warstw niezrzeszonych, ażeby stanęły pod sztandarem swej organizacji zawodowej, bowiem zadaniem jej jest nie tylko bronić handlu, ale stwarzać nowe wartości drogą zbiorowego wysiłku przez dźwiganie handlu do wyższego poziomu, ażeby Naród Polski na tym odcinku nie pozostał w tyle za wyścigiem pracy organicznej, jaką obserwujemy w całym świecie.

Poza tym uchwalono znaczną ilość wniosków, dotyczących poszczególnych dziedzin handlu, a więc racjonalizacji handlu, zagadnień kredytowych, socjalnych, kolejowych, sądowych, pocztowych, obrony handlu chrześcijańskiego, podatkowo - skarbowych i monopolowych oraz wysunięto postulaty w stosunku do Państwowego Urzędu Kontroli Ubezpieczeń i w stosunku do polityki Polskiej Konwencji węglowej.

Bardzo liczny udział przedstawicieli kupiectwa w Zjeździe i w Kongresie był dowodem solidarności i zwartości stanu kupieckiego na Pomorzu, dzięki czemu przyjęte rezolucje nabrały szczególnej wagi zwłaszcza z tego względu, iż sformułowane w nich zostały wszechstronnie obrazujące sytuację handlu na Pomorzu.



POSIEDZENIE KOMISJI MORSKIEJ.

W dniu 17 listopada odbyło się pod przewodnictwem Radcy Izby p. Juliana Rummla, posiedzenie Izbowej Komisji Morskiej.

Na wstępie posiedzenia przedyskutowana została szczegółowo sprawa podziału pomiędzy przedstawicielami organizacyj gospodarczych na terenie portu gdyńskiego referatów, które mają być wygłaszane na posiedzeniach Komitetu Opiniodawczego przy Departamencie Morskim Ministerstwa Przemysłu i Handlu w celu wszechstronnego oświetlenia programu prac nad aktualnymi zagadnieniami żeglugowo — portowymi. Do należytego opracowania tych referatów Komisja przywiązywała wielkie znaczenie ze względu na konieczność wszechstronnego ich przedstawienia czynnikom miarodajnym. Wspomniane referaty mają dotyczyć spraw następujących: organizacja przeładunku w porcie gdyńskim, organizacja i praca maklerstwa okrętowego w Gdyni, możliwości rozwoju żeglugi prywatnej, rynek frachtowy w Gdyni.

Następnie Komisja Morska rozpatrzyła podania 3 kandydatów na rzeczoznawców zbożowych w porcie gdyńskim i, biorąc pod uwagę niedostateczną ilość tego rodzaju rzeczoznawców w Gdyni, zwłaszcza w chwili uruchomienia elewatora zbożowego w porcie, ustosunkowała się pozytywnie do sprawy ich zaprzysiężenia przez Izbę. Równie przychylnie ustosunkowała się Komisja do sprawy zaprzysiężenia jednego rzeczoznawcy okrętowego.

Na zakończenie swych obrad Komisja ustaliła zasady pracy wyłonionej ze swego grona Podkomisji dla opiniowania koncesyj na publiczne i prywatne składy celne oraz podań na rzeczoznawców celnych w tym sensie, że w sprawach indywidualnych Podkomisja będzie decydowała na prawach plenum, zaś w sprawach zasadniczych przedkładać będzie swe wnioski Komisji Morskiej do zatwierdzenia.

UROCZYSTOŚĆ OTWARCIA GIMNAZJUM KUPIECKIEGO W TORUNIU.

W dniu 22 listopada odbyła się w Toruniu uroczystość otwarcia Gimnazjum Kupieckiego Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni w gmachu, oddanym do dyspozycji Izby przez Zarząd Miejski. W związku z tym po Mszy św. w kościele Panny Marii odbyła się w auli gimnazjum akademia, którą zagaił Prezes Izby p. Stanisław Tor. W uroczystości tej wzięło udział szereg Radców Izby z terenu Pomorza oraz liczni przedstawiciele władz państwowych i samorządowych. Po akademii Prezes Izby podejmował gości śniadaniem.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W PAŹDZIERNIKU.

Statki polskiej marynarki handlowej przewiozły ogółem w październiku 137,674 t. towarów i 110 std. drzewa, wobec 120.682 ton w październiku ubiegłego roku i 88.046,5 t. w październiku 1934 roku. Liczba miesięczna, jak zwykle, nie obejmuje danych linii palestyńskiej, jak również przewozów towarów i pasażerów linii północno - amerykańskiej pomiędzy Kopenhagą a Nowym Jorkiem i Halifaxem.

Z ogólnych przewozów przypadło na ładunki eksportowe 97.411 t., (X 1935: 98.529 t.), na ładunki importowe 37.943 t. (X 1935: 21.702 t.) i na ładunki tranzytowe i przewiezione między portami obcymi — 2,320 t. (X 1935: 451 t.) Jak i w poprzednim miesiącu, w październiku br. wzrastał wyjątkowo silnie import, podczas gdy eksport na statkach polskich utrzymywał się na poziomie zeszłorocznym. Te dane przyjmować jednakże należy cum grano salis, gdyż w imporcie zwiększyły się pozycje dla masowych ładunków, na przykład import rudy się zwiększył o blisko 11 tys. ton, a procentowo względem odpowiedniego miesiąca ub. roku wzrósł prawie o 100 procent, tymczasem w eksporcie zwiększyła się rozmaitość pozycyj towarowych i jednocześnie wzrosła wartość eksportu, co nie uwydatnia się. oczywiście, wcale w statystyce wagowej. Równocześnie spadł eksport towarów masowych na statkach Żeglugi Polskiej, np. eksport węgla z 33.476 ton na 13,011 t., co jest korzystne jak dla eksploatacji statków, tak i dla oszacowania eksportu.

Statki Żeglugi Polskiej przewiozły 78.534 t. towarów wobec 67.471 t. w październiku ub. roku, w tym w eksporcie 43,921 t. (X 1935: 48.975 t.) w imporcie 32.293 t. (X 1935: 18.045 ton), w przewozach między portami obcymi 2.320 t. (X 1935: 451 t.) Widzimy tu cofnięcie się eksportu przy silnym wzroście importu i przewozów między portami zagranicznymi. Zjawisko to wystąpiło li tylko wskutek działalności trampów, które zwiększyły silnie przywóz rudy i zmniejszyły wywóz węgla, natomiast na liniach regularnych rozwijały się przewozy eksportowe obok importowych: w liczbach względnych eksport co prawda wzrósł nie tak znacznie jak import; w liczbach zaś bezwzględnych przyrost ładunków eksportowych nawet przewyższył przyrost wagowy importu.

Ogółem linie Żeglugi Polskiej przewiozły 32.293 t. towarów (X 1935: 21.392 t.) w tym eksportowych 19,822 t. (X 1935: 14.114 t.), importowych 10.151 t. (X 1935: 6.827 t.), między portami obcymi 2.320 t. (X 1935: 451 t.)

Trampy Żeglugi Polskiej przewiozły ogółem 46.241 t. ładunku, (X 1935: 46.079 t.) w tym 24.099 w wywozie (X 1935: 34.861 t.) Na wywóz złożyło się 13.011 t. węgla, 9.346 t. koksu i 1.742 t. owsa, który wywieziono do Indyj Zachodnich. Trampy przywiozły 22.142 t. ładunku i to wyłącznie rudy (X 1935: 11.218 t., również tylko rudy) Jest rzeczą godną uwagi, że we flocie trampów Żeglugi Polskiej nastąpiła dotąd jeszcze nienotowana równowaga pod względem wagowym ładunków przywozowych i wywozowych.

Statki Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego przewiozły ogółem 9.944 t. towarów, wobec 10.037 t. przewiezionych w październiku ub. roku, czyli, że przewozy utrzymały się na osiągniętym poziomie. Przewozy eksportowe Polbrity przy tym zmalały — X 1935 — 5.429 t., X 1935 — 7.029 t., importowe zaś wzrosły: X 1936 — 4.583 t., X 1935: 3.008 t. Na liniach do Londynu i Hull przewieziono ogółem 9.564 t. towarów i 43 konie, w tym 5.361 t. w eksporcie i 4.203 t. w imporcie. Do Londynu wywieziono 2.693 t. towarów i 43 konie, w tym przez Gdynię 2.346 t. ładunku i wszystkie konie, przez Gdańsk 347 t. ładunku. Do Hull wywieziono 2.668 t., w tym 1.513 t. przez Gdynię i 1.155 t. przez Gdańsk. Z Londynu przywieziono 1.897 t. towarów, w tym do Gdyni 1.608 t. i do Gdańska 289 t. Z Hull przywieziono ogółem 2.306 t. towarów, w tym 2.158 t. do Gdyni i 148 do Gdańska.

Na lini Gdynia — Havre przewieziono ogółem 380 t. towarów, prócz ożywionego na tej linii wyjściowego ruchu pasażerów. W tej liczbie na wywóz do Havre wypadło 68 t., na przywóz — 312 t., w tym z Havre 169 t., z Cherbourga 23 t. i z Dunkerki 120 ton.

Statki towarzystwa **Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe S. A.** przewiozły 3.937 t. towarów oraz 110 std. drzewa i 1.828 pasaż. wobec 1.799 t. towarów i 697 pasażerów w październiku ub. roku. Na linii północno-atlantyckiej było 2 odjazdy i 2 przyjazdy (X. 1935: po jednym) i przewieziono na wejściu 282 pasażerów i 1.135 t. towarów na wyjściu zaś 1181 pasażerów i 1.720 t. towarów, oraz 110 std. drzewa.

Na linii południowo-amerykańskiej był jeden odjazd: wyruszył z Gdyni pierwszy na tej linii ss. Kościuszko, zabierając 780 pasażerów 1.082 t. towarów.

Statki Polsko - Skandynawskiego Tow. Trasportowego (Polskarob) przewiozły rekordową ilość 45.259 tt. węgla, wyłącznie eksportowego, wobec 41.375 t. przewiezionych w październiku 1935 roku i 36.539,5 t. w październiku 1934 roku. Węgiel szedł do Szewecji 33.009 t., do Norwegii 9.100 t. i do Holandii 3.150 t. Odbyło podróży 16, zwiedzono porty: Göteborg 5 razy, Gefle 2-krotnie, Landskrona 2-krotnie, Stockholm, Slite, Drammen, — Oxelösund, Stavanger, Slemmestad i Amsterdam.

PRZENIESIENIE „INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO“ DO GDYNI.

Ostatnio odbyło się w Toruniu nadzwyczajne walne zebranie Instytutu Bałtyckiego.

Tematem obrad były zmiany statutowe, oraz kwestia przeniesienia siedziby Instytutu do Gdyni, którą wyczerpująco referował p. dyr Borowik, uzasadniając konieczność przeniesienia Instytutu dla nawiązania i pogłębiania kontaktu z państwami bałtyckimi, czemu pracujący dotąd w Gdyni oddział nie może już podołać.

W wyniku dyskusji zebranie uchwaliło przeniesienie Instytutu do Gdyni. W Toruniu będzie utworzony oddział.

WYJAZD DO FRANCJI WICEDYREKTORA IZBY P. TADEUSZA MARCHLEWSKIEGO.

Na skutek inicjatywy Światowego Związku Polaków za granicą i w porozumieniu ze Związkiem Izb Przemysłowo - Handlowych oraz z Ministerstwem Spraw Zagranicznych wicedyrektor naszej Izby p. Tadeusz Marchlewski wyjechał na 3 tygodnie do Francji celem odbycia wizytacji i dania instrukcyj organizacyjnych istniejącym na tamtejszym terenie polskim organizacjom kupieckim w centrach większego skupienia ludności polskiej.. P. Marchlewski zwiedzi ośrodki polskie w Lille, Paryżu i innych miastach Francji.



NOWE OPŁATY WE WSZYSTKICH DUŃSKICH PORTACH PRÓCZ KOPENHAGI

Z dniem 1 IV 1937 r. wprowadzone zostaną we wszystkich prowincjonalnych portach Danii nowe opłaty portowe. Obecnie duńskie ministerstwo komunikacji opracowuje zebrane materiały, z uwzględnieniem opinii związków portowych i organizacyj żeglugowych.

ZWIĘKSZENIE STAWEK ZA KLAROWANIE W ANTWERPII.

„Federaticn Maritime D‘anvfrs“ ogłasza, że opłaty za klarowanie ustalone od 1 X 36 podwyższone zostaną o 15 proc. z powodu ogólnej zwyżki kosztów utrzymania.

BREMEŃSKIE TOWARZYSTWO ŻEGLUGOWE „ARGO“ PRZESTANIE BYĆ SPÓŁKĄ AKCYJNĄ.

Zgodnie z tendencją panującą w Niemczech — zwalczanie form bezimiennego kapitału, łączonego w spółki akcyjne — znane przedsiębiorstwo żeglugi morskiej Argo Reederei A. G., Bremen, które uzyskało przed pewnym czasem samodzielność względem Norddeutscher Lloyd, na skutek realizacji planu decentralizacyjnego, zamierza obecnie przekształcić się z towarzystwa akcyjnego na spółkę komandytową.

Przedsiębiorstwo zostało założone kilka lat temu przez kilkunastu udziałowców i faktycznie kapitał jego nadal pozostaje w ręku założycieli. Towarzystwo daje dobre zyski: obecnie zarysowuje się w nim tendencja niedopuszczania obcych, to znaczy kogokolwiek nie z Bremy, a przede wszystkim nikogo z Hamburga. Te plany wywołały żywe protesty w Hamburgu, z podkreśleniem, że hamburskie koła nigdy takich zamiarów nie żywiły. Z innej jednak strony sami bremeńczycy tak postąpili przed laty w wypadku towarzystwa hamburskiego Hamburg — Süd. Właściciele Argo chcą się obecnie dobrze zabezpieczyć przeciwko możliwości wykupienia większości udziałów firmy przez kogokolwiek.

Tak decentralistyczne i przeciwne „płynności bankowej“ tendencje hitlerowskich Niemiec w żegludze nabierają ciała w formach odrodzonej rywalizacji starych miast hanzeatyckich i ich handlowej konkurencji między sobą. O ile nie ma w tym zbyt wielkiej przesady, wynik może okazać się nawet dobry. Ujemną stroną procesu jest zanikanie jawności w sprawach finansowych. Zapowiada się, między innymi, zniknięcie z widowni publicznie ogłaszanych bilansowych sprawozdań „Argo“ które staną się tajemnicą grupy jej prywatnych właścicieli.

WZNOWIENIE SUBWENCJI DLA TRAMPÓW W ANGLII.

Prezydent Board of Trade, p. Runciman zapowiedział urzędowo wznowienie subsydium, przeznaczonego dla pomocy żegludze trampowej. P. Runciman oświadczył, że rząd zamierza postawić wniosek o wypłatę żegludze trampowej subsydium nie przekraczającego na rok 1937 kwoty 2 milionów funtów,

z tymiż zastrzeżeniami ogólnej natury, co dla subsydium tegorocznego.

Jakież to są zastrzeżenia? Przewidują one zmniejszenie a nawet zanik subsydium, o ile przeciętny poziom stawek frachtowych w danym roku dosięgnie lub przekroczy poziom ich z roku 1929. Tymczasem stawki frachtowe, według notowań angielskiej izby żeglugowej, poszły mocno w górę i wyniosły już we wrześniu br. 97,63 proc. stawek średnich z roku 1929, a względem poprzedniego miesiąca zwyżkując o 10 procent. Względem września 1935 roku zwyżka wynosi nawet 30 procent. Można więc mówić już o osiągnięciu poziomu, który powoduje zmniejszenie subwencji. W tych warunkach istnieje prawdopodobieństwo, że subsydium na rok 1937 dla brytyjskiego trampingu zostanie wypłacone armatorom nie w pełnej wysokości.

WYŁADUNEK W JAFFIE I TEL AVIV.

W związku z rozruchami w Jaffie rozwinął się przeładunek w Tel-Aviv, który ma grać rolę obok Haify i Jaffy trzeciego portu handlowego Palestyny. Porty leżą niedaleko siebie, przy czym w Jaffie wyładunek odbywał się niewygodnie, w braku osłoniętej przystani, ale nielepiej obecnie sprawa się przedstawia w Tel-Aviv, gdzie istnieje właściwie na razie tylko port ukrycia przed burzą. Niemniej jednak warunki wyładunku w Tel-Aviv obecnie poprawiły się i wyładowywać można: węgiel, wapno, cement, żelazo z wyjątkiem szyn, piasek, mąkę i inny towar w workach, cukier, ryż, ziemniaki, jarzyny, owoce, środki spożywcze, jaja, piwo, drób, papier pakowy i skrzynie na pomarańcze, oraz deszczułki do nich, próżne butelki, cylindry na gaz, nawozy sztuczne.

Konosamenty wystawiane są zazwyczaj: „cif Haifa, Tel Aviv cargo“, o ile towar ma być wyładowany przy pomoście portowym w Tel-Aviv. W wątpliwych wypadkach pisze się „cif Tel-Aviv, and failing possibility of landing discharge at Haifa“. Wyładunek w Tel-Aviv zamiast w Jaffie jest uchwalony przez związki handlowe Tel-Aviv i importerzy z Tel-Aviv proszą o przeawizowanie ładunków będących w drodze — do tego portu.

Tak więc Tel-Aviv, port jeszcze nieurządzony, występuje jako aktywny konkurent względem starej, ale znanej ze swego niewygodnego przeładunku Jaffy.

RÓWNIEŻ J. LAURITZEN ZAPROWADZA STATKI Z KOTŁAMI NA POKŁADZIE.

Znany armator duński J. Lauritzen, który w ciągu ostatnich 5 lat zbuodawł w Danii 28 statków, przeważnie do przewozu owoców, obecnie zamówił na stoczni Fredrikstad mek. Verksted w Norwegii opatentowanego przez tę stocznię typu dwa statki z kotłami, umieszczonymi na pokładzie i zaopatrzone w t. zw. „parowy motor“ tejże stoczni. Zamówienie to, wobec większych kosztów budowy statków w Norwegii, niewątpliwie oznacza zainteresowanie duńskiego armatora dla nowego typu, który szczególnie się nadaje dla mniejszych i średniej wielkości statków do przewożenia owoców, pozwalając urządzić chłodzone ładownie dla owoców również w środkowej części statku.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

III KONKURS „DOBRY EKSPORT“.

Cel konkursu i warunki udziału.

Przystępując do organizacji trzeciego z rzędu konkursu „Dobry Eksport“, Państwowy Instytut Eksportowy pragnie przypomnieć zainteresowanym wytwórcom i eksporterom znaczenie i cele tego konkursu, który urządzany już dwukrotnie w poprzednich latach, spotkał się z tak żywym oddźwiękiem wśród firm polskich i prasy gospodarczej.

Otóż zasadniczym celem konkursu jest zbadanie wpływu długotrwałego i niejednokrotnie w dość niekorzystnych warunkach odbywającego się transportu na jakość towaru i jego opakowanie.

Należy podkreślić, że zwężające się stale pod wpływem tendencyj autarchicznych możliwości zbytu dla naszych towarów na rynkach europejskich, zmuszają do szukania odbiorców często na odległych rynkach zamorskich, co połączone jest z dużym ryzykiem dla eksporterów, wynikającym z pionierskiego charakteru transakcyj i braku odpowiedniego doświadczenia.

Obawy czy towar nadejdzie w dobrym stanie na miejsce przeznaczenia stanowią często czynnik hamujący rozwój akcji eksportowej na dany rynek, przeprowadzenie zaś dość kosztownych prób i badań w tym zakresie z reguły wykracza poza możliwości finansowe jednej firmy.

Organizowany przez Instytut konkurs „Dobry Eksport“ daje więc zainteresowanej firmie możność bezpłatnego stwierdzenia:

1) czy i jakim ew. zmianom uległa jakość towaru pod wpływem transportu,
2) czy rodzaj stosowanego opakowania jest racjonalny, oraz:
3) porównania jakości towaru różnych wytwórców, z zachowaniem poufności firm,
4) fachowej oceny jakości towaru i jego opakowania przez specjalną komisję rzeczoznawców.

Powyższy konkurs ma na celu zwiększenie doświadczenia wytwórców krajowych, nie zaś nawiązywanie kontaktu handlowego z zagranicą.

Pierwszy konkurs „Dobry Eksport“ odbył się w r. 1933 na trasie Gdynia — New York — Buenos Aires — Gdynia, drugi — w r. 1934 na trasie Gdynia — Yokohama — Gdynia, trasa zaś obecnego konkursu będzie następująca: Gdynia — Rotterdam — Lourenco Marques — Rotterdam — Gdynia.

Warunki udziału w III konkursie „Dobry Eksport“.

1) Konkurs jest dostępny dla wszystkich firm, których wyroby mogą wskutek opakowania lub wpływu transportu ucierpieć, przy czym udział zaleca się specjalnie wszystkim przetwórcom artykułów spożywczych i surowców rolnych.
2) Każdy wytwórca, biorący udział w konkursie, winien przygotować 2 jednakowe przesyłki, z których jedna odbędzie paromiesięczną podróż morską do portu w południowo - wschodniej Afryce, a druga pozostanie jako duplikat w kraju.
3) Ilość rodzajów i typów towaru przesłanych przez poszczególnego wytwórcę do konkursu jest nieograniczona, lecz z każdego rodzaju należy nadesłać po dwie sztuki względnie jednostki zarówno do przesyłki morskiej, jak do przesyłki krajowej (duplikat). Każda sztuka winna być dostarczona w zwykłej formie handlowej, stosowanej normalnie przy dostawach do krajów zamorskich.
4) Dla każdej przesyłki, zarówno przeznaczonej do odbycia trasy morskiej, jak i pozostającej w kraju, należy sporządzić dokładną specyfikację w 4-ch egzemplarzach, zawierającą:
   a) dokładne brzmienie i adres firmy,
   b) nazwę towaru,
   c) wagę brutto i netto jednostki towaru i wagę całej przesyłki (również brutto i netto) w kilogramach,
   d) cechy i numery skrzyń.

   Jeden egzemplarz specyfikacji należy wysłać pod adresem Instytutu, trzy zaś pod adresem firmy Schenker i s-ka S. A., Gdynia, Starowiejska 17. Na specyfikacjach należy odpowiednio zaznaczyć: Przesyłka krajowa — Przesyłka zamorska.
5) Opakowanie winno odpowiadać normalnym wymogom transportowym i chronić zawartość przesyłki i jej jakość od niekorzystnych wpływów zewnętrznych w czasie podróży morskiej, przy czym należy mieć na uwadze, że przesyłki przejdą dwukrotnie przez równik. Opakowanie morskie musi jednak odpowiadać normalnym wymogom kalkulacyjno - handlowym t. j. winno kosztować mało, spełniać swoje zadania i zajmować mało miejsca. Poza tym pozostawia się wybór opakowania do swobodnego uznania wytwórcy.
6) Cecha przesyłki winna być umieszczona na dwóch przeciwległych ścianach każdego pakunku, przy użyciu szablonu i trwałego tuszu. Napis winien brzmieć:

GDYNIA TO LOURENGO MARQUES „DOBRY EKSPORT“.

i być wypisany literami wielkości co najmniej 5 cm. W lewym narożniku ściany skrzyni, noszącej napis, należy umieścić cechę firmy wysyłającej i ew. numer ekspedycji.
7) Przesyłki winny nadejść do Gdyni, względnie do Warszawy do dnia 18 grudnia 1936 r. pod następującymi adresami:
   dla przesyłki morskiej:
   „Dobry Eksport“ Żegluga Polska, Gdynia — Port,
   dla przesyłki krajowej:
   „Dobry Eksport“ firma Schenker i s-ka S. A., Warszawa, stacja Warszawa — Główna bocznica własna, magazyn 6, ul. Kolejowa 4.
   Terminu przesyłki do Gdyni nie należy w żadnym wypadku przekroczyć, gdyż statek opuszcza port dnia 21 grudnia 1936 r.
8) Wytwórcy nie ponoszą przy udziale w konkursie żadnych kosztów oprócz jednorazowego opłacenia frachtu z miejsca siedziby firmy do Gdyni, względnie do Warszawy.
9) Po powrocie przesyłek morskich specjalna Komisja, złożona z trzech fachowców, nie związanych bezpośrednio lub pośrednio z zainteresowanymi wytwórniami, a powołanych przez Instytut, w tym jednego przedstawiciela nauki, przeprowadza właściwą ocenę jakościową produktów, bez udziału wytwórców.
10) Przed oceną jakościową usuwa Delegat Instytutu z produktów wszelkie oznaki pochodzenia, zastępując je kolejnymi liczbami, celem zapewnienia obiektywności oceny.

Wytyczne oceny jakościowej obejmują:

a) ocenę danego przetworu pod względem zewnętrznego wyglądu, smaku, aromatu, czystości i pozostałych właściwości spożywczo - użytkowych,
b) ocenę przydatności i odporności eksportowej drogą porównania jakości przetworu po powrocie z transportu morskiego z jakością przesyłki, pozostałej w kraju,

c) ocenę opakowania, t. j. jego skuteczności, połączonej z oszczędnością i celowością, oraz dodatniego zewnętrznego wyglądu.

11) Po przeprowadzeniu oceny jakościowej przetwórcy będą mieli okazję zapoznać się z wszystkimi eksponatami konkursu na specjalnej wystawie, urządzonej w biurach Instytutu w Warszawie.

12) Zainteresowani przetwórcy mogą uzyskać szczegółowe wyjaśnienia dotyczące oceny ich przetworów w drodze poufnej.

13) Po zakończeniu konkursu i wystawy Instytut ogłosi szczegółowe sprawozdanie, przy czym odznaczone przez Komisję firmy za jakość swoich produktów, względnie ich opakowanie, zostaną o tym listownie powiadomione.

P. I. E.

DOTYCHCZASOWE PRZEPISY IMPORTU NASION DO STANÓW ZJEDN. A. P.

Dla zorientowania eksporterów polskich w obecnej wysokości stawek celnych na nasiona, obowiązujących w Stanach Zjednoczonych po udzieleniu ulg traktatowych szeregu krajom (z których Polska korzysta również na zasadzie kl. n. u.), podaje poniżej wykaz tych stawek:

nasiona alfalfy	—	4 c. od 1 ib.
„ koniczyny czerwonej	—	5 c. od 1 ib.
„ koniczyny białej	—	6 c. od 1 ib.
„ rzepaku i rzepiku	—	wolne od cła
„ kminku	—	wolne od cła
„ maku	—	1 c. od 100 lb.
„ prosa	—	1 c. od 1 lb.
„ traw „bluegrass"	—	1½ c. od 1 lb.
„ traw „ochard grass"	—	5 c. od 1 lb.
„ hreczki	—	20 c. od 100 lb.

Należy zaznaczyć, że nasiona importowane nie mogą zawierać więcej aniżeli 3 proc. nasion chwastów i nie więcej aniżeli 5 proc. nasion podobnych, lecz niższej wartości. Minimalna ilość nasion żywych zdolnych do kiełkowania ma wynosić 65 proc.

Eksporterzy polscy winni dokładnie zapoznać się z obowiązującymi w Stanach Zjednoczonych A. P. przy imporcie nasion przepisami, zawierającymi postanowienia o badaniu, znakowaniu i świadectwach wymaganych przy imporcie, następnie o pobieraniu próbek, farbowaniu i t. d. Teksty zarządzeń znajdują się w Państwowym Instytucie Eksportowym.

SKŁADY CELNE PRZY DOMACH SKŁADOWYCH W ANGLII.

Domy składowe w portach angielskich prowadzą składy celne na podstawie koncesji otrzymanej od Dyrekcji Ceł („Customs & Excise"). Koncesja taka trwa zazwyczaj rok, nazywa się „bond". Upoważnia ona dom składowy do składowania towarów importowanych z zagranicy i nieoclonych. — Dom składowy obowiązany jest dostarczyć Dyrekcji Ceł odpowiednich gwarancyj, bądź w formie gwarancji osób trzecich, bądź gwarancji bankowej lub odpowiedniego depozytu. W większych domach składowych posiadających duży obrót towarowy odpowiedni urzędnik Dyrekcji Ceł przebywa niejednokrotnie stale na miejscu.

W chwili przyjęcia towaru na skład dom składowy wydaje właścicielowi towaru dokument, stwierdzający przyjęcie towaru do składu celnego. Dokument taki nazywa się „landing account". Służy on jedynie jako dowód, nie może być indosowany ani dyskontowany.

Oprócz tego dokumentu dom składowy wydaje „warranty" na całość lub część towaru, które to warranty mogą być indosowane i dyskontowane w Banku.

Przy przyjmowaniu towaru do domu składowego wartość jego określana jest bez obliczania kosztów cła (a) od wysokości faktury c. i f. port wyładowania dla towarów niekonsygnowanych, oraz (b) według ceny rynkowej w chwili wyładowania dla towarów konsygnowanych.

PRYWATNE TRANSAKCJE KOMPENSACYJNE ZE SZWAJCARIĄ.

Na podstawie zezwolenia Min. Przemysłu i Handlu w Warszawie mogą być zawierane prywatne transakcje kompensacyjne polsko-szwajcarskie, obejmujące nowy import i nowy eksport.

W związku z akcją rządu szwajcarskiego, mającą na celu zahamowanie cen i złagodzenie dotychczasowych zarządzeń reglamentacyjnych — Departament gospodarczy zniósł dla przywozu dykt i fornierów dotychczasowy przepis wymagający od importerów, by w wypadku zakupu dykt polskich zakupywali dykty krajowe w stosunku trzykrotnie wyższym. W ten sposób zrównane zostały warunki importu dykt polskich z warunkami importu dykt obcego pochodzenia. W stosunku do przywozu z wszelkich krajów obowiązuje obecnie równy stosunek zakupu dykt krajowych do zagranicznych, t. zn. jednostka dykt szwajcarskich za jednostkę dykt pochodzenia polskiego.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ PIE. W OKRESIE OD 27 PAŹDZIERNIKA DO 7 LISTOPADA 1936 ROKU.

BELGIA. Z dn. 1 b. m. pobierana jest opłata licencyjna przy udzielaniu pozwoleń na przywóz niekułów mleczarskich, smalcu i niektórych wyrobów

Podwyższone zostały opłaty licencyjne od artykułów mleczarskich, smalcu i neiktórych wyrobów mięsnych.

BRYTYJSKIE POSIADŁOŚCI. **Cypr.** Cło preferencyjne brytyjskie na cement zostało obniżone w myśl rozporządzenia z 2 ub. m.

RODEZJA POŁUDN. Ogłoszone zostało rozporządzenie Ministerstwa Rolnictwa o zakazie wwozu pewnych typów serów, których wyrób odbywa się na miejscu.

BUŁGARIA. Z dn. 1 XI 1936 r. towary dopuszczone do kompensat z listy I i II zostały razem złączone, przy utrzymaniu przewidzianego procentu do wywozu za wolne dewizy. Kompensaty odbywają się w ramach normalnych kontyngentów. Nadal została utrzymana jako najwyższa premia przy kompensatach stawka 35 proc.

Eksport makuchów lnianych odbywać się ma w myśl wydanych zarządzeń w 15 proc. za wolne dewizy, a 85 proc. jest kompensowane importem, zaś wywóz owsa w 40 proc. za wolne dewizy, a w 60 proc. kompesowany importem.

Cło na surowy olej ziemny zostało obniżone w myśl rozporządzenia ogłoszonego 28 ub. m.

CZECHOSŁOWACJA. Z dn. 10 b. m. ulegają podwyższeniu dodatki celne od zbóż.

FRANCJA. Rozporządzenie z 21 października zezwala na przywóz świeżych jarzyn z Holandii w okresie zimowym.

Nastąpiła zmiana taryfikacji kluczy do otwierania pudełek z konserwami, oraz prętów do zawieszania firanek, stor, dywanów i t. p.

Z dn. 31 ub. m. zniesiony został zakaz przywozu z t. zw. „innych krajów“, ryb suszonych, solonych lub wędzonych, innych niż wymienione w taryfie.

Kontyngent przywozowy dla t. zw. White spirit‘u ustalony został na rok bieżący w wysokości 12 tys. ton.

GRECJA. Na okres od 1 I 37 do 31 VI 37 mają być zmienione listy kontyngentowe, przy czym projektuje się ograniczenie wysokości kontyngentów.

HOLANDIA. Z dniem 15 X 36 został skontyngentowany przywóz rur parowych, które dotychczas nie były objęte kontyngentowaniem przewidzianym dla rur bez szwu. Okres skontyngentowania rozpoczyna się od 1 X 36, pozostałe warunki są analogiczne, jak przy kontyngencie dla rur bez szwu.

Z dniem 1 listopada r. b. przedłużony został na rok okres skontyngentowania wwozu następujących artykułów do Holandii:

	Okres bazowy	Ust. przydział
Rury spawane	1.I.—1.VII.35	50% wagi brutto
Trykotaże	1929/30/31.	40% wagi brutto
Przędza ze szt. jedw.	1933/34.	40% wagi netto
Chleb i ciasto	1.XI.30-1.XI.32	60% wagi netto
Zamki	1932/33.	25% wagi brutto

W nowym okresie na uwagę zasługują następujące zmiany w warunkach skontyngentowania:

Trykotaże: przydział ustawowy został zmniejszony z 45 proc. na 40 proc. wagi brutto.

Z dniem 1 ub. m. przedłużone zostały na okres półroczny ograniczenia przywozu artykułów określonych jako „Schanfelgerat“, a więc różnego rodzaju łyżek, szufli, łopat, widelców, wideł, szczypiec, noży i t. p. szczegółowo wymienionych.

Ze sfer urzędowych donoszą, że w najbliższym czasie zostaną cofnięte ograniczenia przywozu odzieży gumowej.

INDIE HOLENDERSKIE. Przedłużone na rok z dn. 3 ub. m. ograniczenia kontyngentowe przywozu opon, dętek i węży samochodowych uległy znacznemu zmniejszeniu.

Obniżone zostały cła w szeregu pozycyj taryfy celnej.

Kontyngent na przywóz cementu został znacznie podwyższony na rok, rozpoczynając od 1 ub. m.

Ograniczenia kontyngentowe przywozu manufaktury nie uległy prawie żadnym zmianom w nowym okresie kontyngentowym.

IRLANDIA. Dn. 16 ub. m. rząd ustalił nowe okresy i nowe ilości dla kontyngentów na mydło, świece oraz na pończochy jedwabne.

Obniżona została stawka celna na figi i jednocześnie podwyższone zostało cła na szyldy i litery metalowe.

JUGOSŁAWIA. Rada Ministrów uchwaliła w dn. 16 ub. m. zwolnienie od cła artykułów chemicznych (poz. 196 do 835) oleju z drzewa szpilkowego, materiału i lin do kolejek linowych, żelaza pod postacią płyt, prętów oraz prętów („Knüppel“), z blach, walców, rur i części rur z metali pospolitych. Wszystkie te zwolnienia mają na celu ułatwienia produkcji różnym krajowym przemysłom i stosują się pod określonymi warunkami.

ŁOTWA. Rada Ministrów uchwaliła zwolnić od ograniczeń walutowych i od przymusu kontyngentowego następujące towary: książki i drut, kaolin, kredę oraz do użytku lekarskiego: tran, szczepionki, serum oraz insulinę.

Dn. 28 ub. m. weszła w życie nowa seria obniżek celnych, którymi objęte zostały następujące towary lub grupy towarów: pszenica, ziarna kakaowe, sadza i czerń drukarska, wazelina, nasiona oleiste, salmiak i inne artykuły chemiczne (m. in. saletra i potasz), różne wyroby hutnicze z żelaza oraz artykuły żelazne, maszyny rolnicze, szmaty, wełna, bawełna, przędza bawełniana i jedwabna, nici wełniane, niektóre tkaniny bawełniane, cerata, linoleum, niektóre wyroby dziane oraz kilka innych.

Oczekiwane jest stopniowe znoszenie zwrotów ceł.

PALESTYNA. Rozporządzeniem z 16 ub. m. podwyższone zostały cła na wanny lane emaliowane; łańcuchy, haki, sprężyny (wszystko używane przy fabrykacji materaców), oraz na określony rodzaj korków. Jednocześnie obniżono cło na surową cykorię oraz na klamry niklowe i srebrne płytki do lutowania.

RUMUNIA. Ogłoszono zasady opodatkowania próbek artykułów farmaceutycznych, podlegających monopolowi ustanowionemu dla narkotyków.

STANY ZJEDNOCZONE A. P. Ukazały się rozstrzygnięcia w sprawie znakowania koszy wiklinowych i czapek baskijskich (beretów).

Komisja Taryfowa bada porównawczo koszty produkcji krajowej i zagranicznej dzianych rękawiczek, półrękawiczek z wełny. Do tejże Komisji wpłynął wniosek o rozważanie możliwości podwyżki cła na mięso w puszkach oddzielnie w taryfie niewymienione (poz. 706).

SYRIA — LIBAN. Rozporządzenie z 16 ub. m. zmienia cło na srebro, noże stołowe, widelce, łyżki, przybory stołowe, ozdobne przedmioty, artykuły oświetleniowe, oraz na esencjonalne i lotne oleje roślinne.

SZWAJCARIA. Przyznany został dodatkowy kontyngent na przywóz kartofli jadalnych.

Ograniczenia przywozu cukru, słodu oraz olejów smarowych uległy pewnemu rozluźnieniu.

Dn. 19 ub. m. ukazało się rozporządzenie wykonawcze o opłacaniu i zwrocie należności monopolowych, pobieranych od zagranicznych owoców moszczowych („Mostobst").

Z dn. 21 ub. m. dodatki do cen olejów i tłuszczów jadalnych uległy obniżeniu.

UNIA POŁUDN. - AFRYKI. Proklamacja z 16 września nakłada cło antidumpingowe na liny pochodzenia angielskiego. Części górne obuwia („Pullovers") oraz ciężkie oleje palne dla statków rybackich zostały zwolnione od cła przy zachowaniu określonych warunków.

WĘGRY. Podwyższone zostało z dn. 24 ub. m. cło na alkohol butylowy.

WIELKA BRYTANIA. Zgłoszone zostały wnioski o podwyższenie cla na papierowe gorsy do koszul oraz na obcęgi i t. p. narzędzia nie przeznaczone dla celów lecznictwa.

Rozporządzenie z 28 ub. m. zmienia t. zw. wolną listę celną w zakresie związków potasu.

WŁOCHY. Ustawa z 30 ub. m. obniża cło na pszenicę i kukurydzę oraz na mąki z tych zbóż.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma palestyńska poszukuje wszelkiego rodzaju zabawek dziecięcych. P/25420/4E/54/Sz.

Tanie zabawki poszukiwane są w Guatemali. P/26578/4B/54/Sz.

Firma angielska poszukuje kontaktów z eksporterami polskimi skór naturalnych i sztucznych do wyrobu galanterii oraz pokryć meblowych. P/27767/3B/M.

Firma bułgarska interesuje się importem z Polski wodomierzy. P/26543/95/Ro.

Firma czeska interesuje się importem tlenku ceru. P/27366/59/Ro.

Firma holenderska interesuje się importem rur żelaznych dla izolacji elektrycznych przewodów. P/27388/50/Ro.

Firma grecka interesuje się importem wodomierzy i gazomierzy. P/27265/45/Ro.

Firma w Meksyku interesuje się przedstawicielstwem polskich fabryk naczyń emaliowanych. P/28170/95/Ro.

Firma w Iraku interesuje się objęciem przedstawicielstwa firm polskich zainteresowanych w eksporcie różnych artykułów na wymieniony rynek. P/28013/95/Ro.

Firma francuska interesuje się objęciem przedstawicielstwa firm polskich na Kamerun i Dahomey względnie na rynek francuski w zakresie różnych artykułów przemysłowych. P/26813/3R/Kw.

Firma portugalska interesuje się importem różnych artykułów, między innymi chemikalij, papieru, celuloidu, wyrobów żelaznych. P/25064/3T/Kw.

Firma indyjska w Bombaju nawiąże kontakt z eksporterami artykułów chemicznych i farmaceutycznych. E/22910/22/Kl.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać równocześnie swe referencje.

Sprawy taryfowe

WPŁYW DEWALUACJI KORONY CZECHOSŁOWACKIEJ NA WYSOKOŚĆ STAWEK OPŁAT PRZEWOZOWYCH TARYF PORTOWYCH DLA KOMUNIKACJI Z CZECHOSŁOWACJĄ.

Gdyńsko - Gdański Biuletyn Gospodarczy z 17 listopada br. podał wiadomość o wprowadzeniu z dniem 16 listopada br. wskutek dewaluacji korony czechosłowackiej 18 proc. podwyżki stawek opłat przewozowych czechosłowacko - polskiej taryfy portowej za odcinki polskie, nadmieniając o podwyżce taryf portowych dla komunikacji portów w Hamburgu i Trieście z Czechosłowacją z tego powodu jedynie o 14 proc., wskutek czego zdaniem tej Ajencji „sprawa konkurencyjności tranzytu czechosłowackiego przez Polskę staje się obecnie specjalnie paląca".

Alarmująca ta wiadomość wymaga sprostowania, gdyż zmiany, przeprowadzane w odnośnych taryfach w związku z dewaluacją korony czechosłowackiej nie dają żadnego powodu do zaniepokojenia co do konku-

rencyjności drogi przez porty polskiego obszaru celnego.

Taryfy portowe między portami morskimi różnych krajów a Czechosłowacją zawierają stawki opłat przewozowych, ustalone przeważnie w stawkach globalnych od odnośnych stacyj portowych, aż do stacyj czechosłowackich i odwrotnie w halerzach czechosłowackich. Niektóre z tych taryf, jak taryfa czechosłowacko-jugosłowiańska i czechosłowacko - belgijska zawierają zamiast globalnych stawek stawki częściowe za odcinki biorących udział w danej komunikacji kolei, lecz także ustalone w halerzach czechosłowackich. Wobec dewaluacji korony czechosłowackiej wynikła konieczność zrewidowania przeliczenia udziałów różnych kolei na halerze czechosłowackie, jaka była uskutecznioną według wyższych kursów, obowiązujących w czasie układania odnośnych taryf i ich podwyższenia wobec spadku wartości korony czechosłowackiej. Ze wspomnianych taryf portowych istnieją następujące: Niemiecko - czechosłowacka taryfa portowa, czechosłowacko-adriatycka taryfa portowa, czechosłowacko-polska taryfa portowa, czechosłowacko-jugosłowiańska taryfa portowa, taryfa Czechosłowacja — port Constanta i czechosłowacko-belgijska taryfa portowa. Również ważne są w tej mierze kolejowo-rzeczne taryfy portowe z przeładunkiem w porcie Bratislava na Dunaju polsko - czechosłowacko - dunajowa i taryfa bezpośredniej komunikacji Łabą i Dunajem.

Podwyżki wyżej wymienionych taryf przeprowadzone zostały przeważnie z ważnością od 1 listopada br. z wyjątkiem polsko-czechosłowackiej taryfy portowej, która pozostała niezmienioną aż do 15 listopada br., gdyż dopiero z ważnością od dnia 16 listopada br. wprowadzono w życie dodatki do taryf artykułowych oraz pewnych pozycyj aneksowych różnych zeszytów tej taryfy, ustalonych w wysokości 18% udziałów polskich w odnośnych stawkach opłat przewozowych. W czasie zatem między 1 a 15 listopada br. przewóz na podstawie zdewaluowanych stawek opłat przewozowych czechosłowacko-polskiej taryfy portowej odbywał się znacznie taniej, aniżeli według procentowo podwyższonych już stawek konkurencyjnych taryf portowych między Czechosłowacją, a innymi portami morskimi, które podwyższono od 1 listopada br. w sposób następujący:

W niemiecko - czechosłowackiej taryfie portowej podwyższono wszystkie globalne stawki opłat przewozowych taryf artykułowych między portami morskimi niemieckimi a Czechosłowacją o 14%, tak samo jak w taryfie czechosłowacko adriatyckiej. Zważywszy, że dokonane później podwyższenie polskich tylko udziałów czechosłowacko-polskiej taryfy portowej o 18% powoduje podwyższenie globalnych stawek w różnej wysokości, nie wyżej jednak jak około 12%, przez to podwyższenie czechosłowacko - polska taryfa portowa nie utraciła wcale na konkurencyjności. Ponieważ w wypadkach, w których droga przez porty polskiego obszaru celnego jest tańszą, aniżeli przez porty niemieckie, na podstawie t. zw. postępowania wyrównawczego koleje niemieckie przejmują do pewnych granic stawki taryfowe, obowiązujące w komunikacji z portami polskimi, przeto w pierwszej połowie listopada br. konkurowanie to z ich strony portów polskich było połączone dla kolei niemieckich z większymi ofiarami.

Taryfa czechosłowacko - jugosłowiańska podwyższoną została w ten sposób, że stawki częściowe za przebieg kolejami austriackimi podwyższono o 16%, natomiast za przebieg kolejami jugosłowiańskimi i węgierskimi o 19%. Stawki opłat przewozowych taryfy Czechosłowacja — Constanta Port podwyższono w całej globalnej wysokości o 16%, zaś w taryfie czechosłowacko-belgijskiej w kierunku do Czechosłowacji stawki częściowe belgijskie o 19%, zaś niemieckie o 12%, podczas gdy stawki opłat przewozowych na eksport z Czechosłowacji nie uległy podwyżce. Odnośnie do taryf kombinowanych kolejowo - rzecznych wszystkie opłaty taryfy Łaba — Dunaj podwyższono o 19%, podczas gdy taryfa polsko-czechosłowacko-dunajowa w komunikacji z portami polskiego obszaru celnego wcale nie została podwyższona. Z tego się okazuje, że tylko do Belgii eksport czechosłowacki będzie korzystał z niższych stosunkowo stawek opłat przewozowych, aniżeli przed dewaluacją korony czechosłowackiej, poza tym zaś we wszystkich komunikacjach portowych z Czechosłowacją skutki dewaluacji usunięto mniej więcej przez różnej wysokości podwyżki taryf, przy czym podwyższenie kosztów przewozu na drodze przez porty polskiego obszaru celnego jest stosunkowo niższe, aniżeli w innych taryfach konkurencyjnych, przy czym taryfę czechosłowacko-belgijską trudno nawet uważać za konkurencyjną.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

SYTUACJA NA RYNKU ŚLEDZIOWYM.

Tegoroczny sezon yarmucki uważać można za zwrotny w życiu portu śledziowego w Gdyni. Nowe magazyny i w pierwszym rzędzie magazyn chłodzony swym uruchomieniem stworzyły warunki uniwersalne dla składowania śledzi wszelkich gatunków w Gdyni, toteż poczęły nadchodzić nienotowane dotąd

co do wielkości liczne partie śledzi yarmuckich połowów do portu rybackiego w Gdyni. W chwili obecnej znajduje się tu już trzydzieści pięć tysięcy beczek śledzi, z ostatnich zaś statków towar zmagazynowano pod gołym niebem. Gdynia więc nie jest w stanie nawet niezwłocznie po uruchomieniu wielkich chłodzonych pomieszczeń sprostać istniejącym potrzebom handlu solonym śledziem przez port gdyński.

Zwrotność tegorocznego sezonu jesiennego w ewolucji portu śledziowego w Gdyni widoczna jest również z zachowania się importerów angielskich śledzi, którzy dotąd wyłącznie pracowali z Gdańskiem, oraz relacja cen w Gdyni i Gdańsku na śledzie nowych połowów.

Otóż importerzy chętnie obecnie się osiedlają w Gdyni i niebawem przewidzieć można sytuację, przy której importerzy będą darzyć coraz większym zainteresowaniem handel przez Gdynię i składowanie w Gdyni, sami stając się pionierami tego handlu, przed którym widzą wielką przyszłość.

Co do poziomu cen, to stały wysoki poziom cen na śledzie sprzedawane do Polski uległ obecnie załamaniu, nawet w stopniu zagrażającym zdrowej kalkulacji importerów i kupców sprzedających towar śledziowy z Gdyni. Niewątpliwie nie można już dziś mówić o monopolistycznym stanowisku Gdańska w handlu solonym śledziem, co jednak jeszcze niedawno było zbliżone do prawdy. Ten sam Gdańsk, który był do niedawna czynnikiem podnoszącym poziom cen na śledzie solone w Polsce obecnie występuje z inicjatywą zniżki. W wytworzonej koniunkturze oczywiście szkodzi to pionierom pracującym przez Gdynię, w ostatecznym jednakże wyniku zgadza się ze zdrową tendencją obniżki cen na śledzia solonego w Polsce, które są zbyt wysokie.

W chwili obecnej cieszą się większym popytem small matties, tak yarmouthy jak i szkockie. To zjawisko tłumaczy się lepszymi możliwościami odsprzedaży w detalu mniejszych sztuk śledzi, jako tańszych. Mimo tego jakby dowodu zmniejszenia siły nabywczej ludności nie należy się spodziewać ograniczenia konsumpcji śledzi solonych, lecz przeciwnie, pewne dane świadczą o spodziewanym jej zwiększeniu. Jednakże wysoki poziom cen grozi rozwój konsumpcji krajowej nadal skutecznie hamować.

Kronika

— **OSTATNIE NOTOWANIA CEN.** W porcie rybackim w Gdyni płacono w trzecim tygodniu listopada w złotych za całą beczkę franco wagon, z polskich połowów i za zagraniczne oclone:

1. **Połowy „Mewy“.** Yarmouthy FF: small matties 72, matties i matfulls 70, T. B. 50, Spents 64. Takież milkers (mleczaki): matties i matfulls 85. „Solone ze świeżych“, import: główne gatunki po 64. Szkockie puste FF: matfulls 72, innych brak. Szkockie pełne FF brak.

2. **Importowane holenderskie A. T.** Główne gatunki po 70.

3. **Importowane yarmouthy:** Trójka small matties 75, matties 77, innych brak. I trade: small matties 74, matties 75, matfulls 76, spents 69. Ordinary: small matties 69, matties 69, matfulls 69.

4. **Szkockie:** Trójka Woch Stronsay brak — 88, I trade brak — 83. Crown matties 82, Crown medium 80, crown spnts 62. Ordinary 73.

5. **Islandskie oryginalne** 77, zeszłoroczne Fata 40.

6. **Norweskie:** islandskie 73. Sloe maties 55. Schneidehering nowe 85, polskie zeszłoroczne 60. Vaar 5/6: 43, 11/12: 50, Sloe 5/6: 44.

— **PORT RYBACKI W GDYNI W PAŹDZIERNIKU.** Prócz połowów przybrzeżnych dowieziono w październiku ogółem 6.603 ton towarów rybnych, z czego na port rybacki przypada: 6.178 ton dowiezionych na 27 statkach (w tym 4 polskie), a na port handlowy: 425 ton na 33 statkach.

Do portu rybackiego przywieziono: śledzi szkockich 3.011/1 i 1.377/2, yarmuckich 6.778/1 oraz 2.989/2, norweskich 5.348/1 i 1.197/2, holenderskich 4.297/1 oraz 1.107/2, islandzkich 170/1 i 50/2. Śledzi świeżych z Anglii 747.000 kg, tranu z Norwegii 62.470 kg i konserw 4.500 kg.

Z połowów własnych „Mewy“ dowieziono z Holandii: 8.6981 kantjes. W porcie handlowym wyładowano: śledzi solonych 900/1, śledzi świeżych w lodzie 60 ton z Niemiec i 16 ton z Norwegii, tranu 166 ton, sardynek 740 kg, konserw rybnych 30.850 kg. Z portu rybackiego wysłano 470 wagonów z towarem rybnym (w tym 6 do Czechosłowacji i 5 do Rumunii).

(Kom. Portu Rybackiego).

Regularne linie Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	

A. Porty wód europejskich

FINLANDIA

Przyjazdy		Kraje i porty	Odjazdy	
CAPELLA*	30. 11.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby)	CAPELLA*	2. 12.
CIESZYN*	7. 12.	*(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	CIESZYN*	9. 12.
			PITEA	11. 12.
		1) Helsinki, Kotka, Viipuri	HERNÖSAND l. s.	4. 12.
		2) Turku, Helsinki, Viipuri	MARTHA RUSS I l. s.	ok. 18. 12.
		(Lenczat & Co, Sp. z o. o.) co tydzień		

ZWIĄZEK SOWIECKI

Przyjazdy		Kraje i porty	Odjazdy	
zawieszona do wiosny		**Leningrad** *Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	zawieszona do wiosny	

ESTONIA

Przyjazdy		Kraje i porty	Odjazdy	
CAPELLA*	30. 11.	**Tallinn**	CAPELLA*	2. 12.
CIESZYN*	7. 12.	*(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	CIESZYN*	9. 12.
—		**Tallinn** *(Rothert & Kiłaczycki)* co 2 tygodnie	KODUMAA	28. 11.
			JÄRVAMAA	12. 12.
HALFDAN	28. 11.	**Tallinn** *(F. G. Reinhold Ltd.)*	HALFDAN	28/29. 11.
MAGNUS	13. 12.	co 2 — 3 tygodnie	MAGNUS	13. 12.

ŁOTWA

Przyjazdy		Kraje i porty	Odjazdy	
URANUS* l. s.	30. 11.	**Ryga** *(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	URANUS* l. s.	30. 11.
MINOS* l. s.	7. 12.	co tydzień	MINOS* l. s.	7. 12.
HALFDAN	28. 11.	**Ryga** *(F. G. Reinhold Ltd.)*	HALFDAN	28/29. 11.
MAGNUS	13. 12.	co 3 tygodnie	MAGNUS	13. 12.
PIONIER I	10. 12.	**Ryga — Liepaja** *(Żegluga Polska S. A.)*	PIONIER I	26. 11.
		co 2 tygodnie		10. 12.

LITWA

Przyjazdy		Kraje i porty	Odjazdy	
PIONIER I	8. 12.	**Kłajpeda — Memel** *(Żegluga Polska S. A.)*	PIONIER I	24. 11.
		co 2 tygodnie		10. 12.
MARIEHOLM*	3. 12.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	MARIEHOLM*	3. 12.
HALFDAN	28. 11.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	HALFDAN	28/29. 11.
MAGNUS	13. 12.	co 2 tygodnie	MAGNUS	13. 12.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		SZWECJA		
URD	30. 11. 14. 12.	**Stockholm — Norrköping** *(Polska Agencja Morska)* co 14 dni	URD	2. 12. 16. 12.
MARIEHOLM*	3. 12.	**Stockholm — Kalmar** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 8—10 dni	MARIEHOLM*	3. 12.
IWAN	8. 12.	**Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	IWAN	9. 12.
BLENDA	30. 11. 14. 12.	*(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	BLENDA	2. 12. 16. 12.
EGON* LIBAU	30. 11. 7. 12.	**Helsingborg, Malmö, Göteborg** *(Behnke & Sieg. Sp. z o. o.)* co tydzień	EGON* LIBAU	30. 11. 7. 12.
		NIEMCY		
TCZEW EBERHARD TATTI	28. 11. 1. 12. 5. 12.	**Hamburg** *(Pool: 3 niemieckie towarzystwa i S. A. Żegluga Polska)* *Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska* 2 razy w tygodniu	TCZEW EBERHARD TATTI	28. 11. 1. 12. 5. 12.
URANUS* I. s. MINOS* I. s.	30. 11. 7. 12.	**Bremen** *(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* co tydzień	URANUS* I. s. MINOS* I. s.	30. 11. 7. 12.
		DANIA		
SLEIPNER	2. 12. 9. 12.	**Kopenhaga** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co tydzień	SLEIPNER	3. 12. 10. 12.
unieruchomiona		**Kopenhaga** *(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	unieruchomiona	
ERNA	4. 12. 18. 12.	**Odense — Aarhus** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co 16 dni	ERNA	4. 12. 18. 12.
		NORWEGIA		
BATAVIA BORGILA	30. 11. 7. 12.	**Wschodnio - norweskie porty: Oslo, Moss, Drammen i inne** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 1—2 tygodnie	BATAVIA BORGILA	30. 11. 7. 12.
URSA	2. 12.	**Zachodnio - norweskie porty: Stavanger — Bergen — Trondheim i inne** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2—3 tygodnie	URSA	7. 12.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		WYSPY BRYTYJSKIE		
		Londyn		
		(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe) co 2 tygodnie		
LECH*	29. 11.	*(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka)*	LECH*	3. 12.
BALTROVER*	6. 12.	co 2 tygodnie	BALTROVER*	10. 12.
		Hull		
LUBLIN*	29. 11.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	LUBLIN*	3. 12.
LWÓW*	6. 12.	co tydzień	LWÓW*	10. 12.
		Manchester/Liverpool		
TAARNHOLM	3. 12.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co 1—2 tygodnie	TAARNHOLM	3. 12.
HAARLEM	27. 11.	**Leith/Grangemouth** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co tydzień	HAARLEM	28. 11.
		Bristol		
STATEK	ok. 22. 12.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co miesiąc	STATEK	ok. 22. 12.
		HOLANDIA		
		Amsterdam		
BERENICE l. s.	2. 12.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co tydzień	BERENICE l. s.	2. 12.
		Rotterdam		
PUCK	1. 12.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	PUCK	2. 12.
CHORZÓW	8. 12.	co tydzień	CHORZÓW	9. 12.
OREST l. s.	28. 11.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	OREST l. s.	28. 11.
LEDA l. s.	5. 12.	1—2 razy w tygodniu	LEDA l. s.	5. 12.
BUSSARD	2. 12.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)* co 10—11 dni	BUSSARD	3. 12.
WIBORG	28/30. 11.	*(Lenczat i Ska z o. o.)* co 16/18 dni	WIBORG	28/30. 11.
		BELGIA		
		Antwerpia		
ŚLĄSK*	1. 12.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	ŚLĄSK*	2. 12.
HEL	8. 12.	co tydzień	HEL	9. 12.
BUSSARD	2. 12.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)* co 10—11 dni	BUSSARD	3. 12.
—		*(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	ROLFSBORG	4/5. 12.
JÄRVAMAA	10. 12.	**Antwerpia** *(Rothert & Kiłaczycki)*	—	
		FRANCJA		
WARSZAWA	1. 12.	**Havre/Cherbourg**	WARSZAWA*	4. 12.
	15. 12.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)* co 2 tygodnie		18. 12.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Dunkerque — Havre La Pallice — Bordeaux		
HALFDAN MAGNUS	28. 11. 12. 12.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co 2 tygodnie	HALFDAN MAGNUS	28/29. 11. 13. 12.
		HISZPANIA — PORTUGALIA MAROKKO — ALGIER — ITALIA		
		Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala		
OLDENBURG AUG. SCHULTZE	3. 12. 11. 12.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	OLDENBURG AUG. SCHULTZE	3. 12. 11. 12.
		Porty Sycylii		
—		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2 tygodnie	—	
EUDORA	ok. 16. 12.	**Triest, Fiume, porty Sycylii i wschodnio-włoskie** *Rummel & Burton* co 4 tygodnie	EUDORA	ok. 16. 12.
		Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylia — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo		
ALBANIA IVERNIA	ok. 4/5. 12. ok. 8. 12.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	LIVORNO	27. 11.
		Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles		
—		*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiąc	—	
		PORTY LEWANTU		
VIKINGLAND* ERLAND TOURLIANI	5. 12. 7. 12. 10. 12.	**Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa** *(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)* co 1—2 tygodnie	VIKINGLAND* ERLAND* VINGALAND*	6. 12. 11. 12. 6/7. 1.
		Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth		
—		*(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	ROLFSBORG	4/5. 12.
		Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth, Saloniki		
LECHISTAN	16. 12.	*(Rothert & Kilaczycki Sp. z o. o.)* co miesiąc	LEWANT* LECHISTAN*	30. 11.—2. 12. ok. 18/19. 12

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		B. Porty dalsze		
		New York — Halifax		
PIŁSUDSKI*	8. 12.	*(Gdynia — Ameryka L. Ż.)*	BATORY*	1. 12.
BATORY*	22. 12.	co 2—4 tygodnie	PIŁSUDSKI*	12. 12.
		Nowy York (New York) — Filadelfia (Philadelphia)		
SCANSTATES*	28. 11.	*(American Scantic Line)*	ARGOSY*	1. 12.
SCANMAIL*	5. 12.	co tydzień	SCANSTATES	8. 12.
		Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma		
OLDENBURG	3. 12.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	OLDENBURG	3. 12.
AUG. SCHULTZE	11. 12.	co 2 tygodnie	AUG. SCHULTZE	11. 12.
		Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires		
VALPARAISO	3. 12.	*Oceaniczna Agencja Okr. (OCAGO)*	SANTOS	3. 12.
		co 3 tygodnie	VALPARAISO	15. 12.
		(Bergenske Baltic Transports Ltd)	BORE IX	ok. 30. 11.
BORE VIII	30. 11.	co 2 tygodnie	BORGLAND	7. 12.
		(Rothert & Kilaczycki)		
KOŚCIUSZKO*	12. 12.	co 6 tygodni	LEISE MAERSK	5. 12.
PUŁASKI*	11. 1.		KOŚCIUSZKO*	19. 12.
		Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques		
KAAPAREN	30. 12.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*		
		co miesiąc	KAAPAREN	30. 12.
		Port Said — Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanhai — Kobe — Yokohama (Takao Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen i Osaka)	—	
		Polska Agencja Morska (P. A. M.)	TEUCER	12. 12.
—		co 3 tygodnie	CYCLOPS	9. 1.
		Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon		
—		*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)*	FORMOSA	18. 12.
		co miesiąc		
		PORTY GULFU		
RYDBOHOLM	1. 12.	**Houston, Galveston, New Orleans**		
TROLLEHOLM	5. 12.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)*	TABOR	21. 11.
		co 3—10 dni na wejściu	TROLLEHOLM	ok. 19. 12.
		co miesiąc na wyjściu		
CRIPPLE CREEK	5. 12.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	CRIPPLE CREEK	5. 12.
		co 2—4 tygodnie		
		Porty Australii		
—		*(Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—	

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianie bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek kursujący na regularnej linii. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

27 listopada:

s/s LIVORNO lin. po ładunek do zach. śródziemnomorskich portów, Bergenske.
s/s HAARLEM lin. po ładunek do Leith, Reinhold.
s/s OERNEBORG po węgiel, Bergenske.
s/s TIIU po węgiel, Rothert & Kiłaczycki.

28 listopada:

s/s HALFDAN lin. z portów franc. via Kopenhaga dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s OREST lub subst. lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Wolff.
s/s TCZEW lin. z Hamburga dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s SCANSTATES lin. z N. Jorku w drodze do portów baltyckich. tylko dla wyładowania, Am. Sc. Line.
s/s WIBORG lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Lenczat.
s/s ODER dodatk. lin. — Leith z ładunkiem, Reinhold.
s/s WM. TH. MALLING po węgiel, Bergenske.

29 listopada:

s/s LECH lin. z Londynu tylko dla wyładowania, Polbrit.
s/s LUBLIN lin. z Hull tylko dla wyładowania, Polbrit.
s/s ZINOVIA po węgiel, PAM.

30 listopada:

s/s LEWANT lin. z Gdańska po ład. na Lewant, Rothert & Kiłaczycki.
s/s CAPELLA lin. z Helsinek dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s EGON lin. z portów zach. szwedzkich dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s URANUS lin. z Bremy i Rygi dla wy- i załadowania, Wolff.
s/s URD lin. ze Sztokholmu dla wy- i załadowania, PAM.
s/s BLENDA lin. z portów zach. szwedzkich dla wy- i załadowania, PAM.
s/s BATAVIA lin. wschodnio-norweska dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s BORE IX lin. po ładunek do Ameryki Południowej, Bergenske.
s/s BORE VIII lin. z Ameryki Południowej tylko dla wyładowania, Bergenske.
s/s VEGA po węgiel, PAM.
s/s VALKYRIAN, po węgiel, PAM.
s/s SINT ANNALAND po węgiel, MEW.

1 grudnia:

s/s WARSZAWA lin. z Havre dla wy- i załadowania, Polbrit.
m/s RYDBOHOLM lin. z portów Gulfu tylko dla wyładowania, Bergenske.
s/s EBERHARD lin. z Hamburga dla wy- i załadowania, Prowe.
s/s LECH lin. z Gdańska po ład. do Londynu, Polbrit.
s/s LUBLIN lin. z Gdańska po ładunek do Hull, Polbrit.
s/s PUCK lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s ŚLĄSK lin. z Antwerpii dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s ARGOSY lin. po ładunek do N. Jorku, American Sc. Line.
m/s STEADY ze śledziami, PAM.

2 grudnia:

s/s URSA lin. z portów zach. norweskich tylko dla wyładowania, Bergenske.
s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s ARIADNE lub subst. lin. z Amsterdamu dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s BUSSARD lin. z Antwerpii/Rotterdamu dla wy- i załadowania, Prowe.

3 grudnia:

s/s TAARNHOLM lin. z Manchester/Liverpool dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s OLDENBURG lin. portugalska dla wy- i załadowania, Bergenske.
m/s SANTOS lin. po ładunek do Ameryki Południowej, OCAGO.
m/s VALPARAISO lin. z Ameryki Południowej tylko dla wyładowania, OCAGO.
s/s MARIEHOLM lin. wsch. szwedzka dla wy- i załadowania, Bergenske.

4 grudnia:

s/s ALBANIA lin. zach. śródziemnomorska tylko dla wyładowania, Bergenske.
s/s ROLFSBORG lin. po ładunek do portów Lewantu, Rummel & Burton.
m/s ERNA lin. z Aarhus/Odense dla wy- i załadowania, Reinhold.

5 grudnia:

m/s TROLLEHOLM lin. z portów Gulfu tylko dla wyładowania, Bergenske.
m/s VIKINGLAND lin. z portów Lewantu dla wy- i załadowania, Pol—Lewant.
s/s SCANMAIL lin. z N. Jorku tylko dla wyładowania, Am. Sc. Line.
s/s LEISE MAERSK lin. po ładunek do Amer. Południowej, Rothert & Kiłaczycki.
s/s TATTI lin. z Hamburga dla wy- i załadowania, Prowe.
s/s LEDA lub subst. lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania. Wolff.
s/s CRIPPLE CREEK lin. z portów Gulfu dla wy- i załadowania, PAM.
s/s TOURLIANI po węgiel, PAM.

6 grudnia:

s/s BALTROVER lin. z Londynu tylko dla wyładowania, P. Zj. Korp. Bałt.
s/s LWÓW lin. z Hull tylko dla wyładowania, Polbrit.

NIESPRZYJAJĄCE WARUNKI DLA PRODUKCJI W KRAJU KROCHMALU RYŻOWEGO.

W numerze 15 naszego Biuletynu w artykule pt. „O ograniczenie importu krochmalu ryżowego i mączki połyskowej" omówiliśmy szczegółowo import krochmalu ryżowego dla Polski przed powstaniem przemysłu krajowego, w pierwszych latach jego istnienia oraz przeanalizowaliśmy ceny produktu krajowego i produktu zagranicznego. Wykazaliśmy wówczas trudności w jakich pracować musi przemysł krajowy, konieczność jego istnienia oraz podaliśmy środki zaradcze utrzymania tego przemysłu.

Można było przypuszczać, że ze względu na dążenie Polski do uprzemysłowienia kraju, przedsięwzięte zostaną środki w kierunku utrzymania jedynej fabryki krochmalu ryżowego i mączki połyskowej w Polsce przez znaczne ograniczenie importu gotowego z zagranicy.

Przypuszczenia te nie ziściły się. Zamiast ochrony produkcji przemysłu krajowego, podniesiono raczej cło na importowany surowiec, a to przez cofnięcie stawki konwencyjnej francuskiej na ten artykuł. Wskutek zwyżki cła na ryż o zł 2,64 na 100 kg, koszty produkcji krochmalu krajowego, zwiększyły się o zł 3,52 na 100 kg krochmalu (wydajność krochmalu ze 100 kg ryżu wynosi 75 proc.)

Podczas, gdy cło na surowiec zostało podniesione, import produktu gotowego odbywa się nadal przy dawniejszych stawkach celnych. Wskutek takiej polityki, przemysł krajowy znalazł się obecnie w bardzo ciężkiej sytuacji i prawdopodobnie nie będzie w stanie konkurować na rynku polskim z przemysłem zagranicznym.

Biorąc pod uwagę cenę, po jakiej sprzedaje przemysł niemiecki i belgijski krochmal ryżowy do Polski tj. 30 zł, za 100 kg, franco granica polska, podczas, gdy w własnym kraju cena ta dochodzi do równowartości około 160 zł. należy przyjąć, że nie jest to cena normalna, lecz dumpingowa. Celem tej polityki jest prawdopodobnie utrudnienie istnienia przemysłowi polskiemu, aby móc z chwilą jego ewentualnej likwidacji dyktować ceny na rynku polskim i podnieść je do poziomu cen jakie obowiązywały przed powstaniem przemysłu krajowego. Sprzedaż krochmalu ryżowego do Polski po tak niskiej cenie jest możliwa jedynie przy bardzo wydatnej pomocy ze strony zainteresowanych rządów belgijskiego i niemieckiego oraz wysokiej cenie wewnętrznej, pokrywającej częściowo straty eksportowe. Poza tym nie należy zapomnieć także o tym, że przemysł tych krajów importuje surowiec (ryż) bez cła przywozowego, co również odgrywa pewną rolę w kalkulacji kosztów produkcji.

Przemysł krajowy, który dotychczas prowadził walkę konkurencyjną z przemysłem zagranicznym jedynie kosztem stałych oszczędności wewnętrznych, ulepszeń produkcji i stałą, choć powolną, zniżką cen, obecnie nie widzi już możliwości wprowadzenia dalszych oszczędności w tych składnikach i stracił podstawy do pracy. Wszelkie bowiem nowe obciążenie produkcji kosztami cła lub też innymi świadczeniami są niczym innym jak premią udzieloną zagranicznym dostawcom krochmalu, kosztem przemysłu krajowego. Jeżeli sytuacja, jaka wskutek podwyżki cła przywozowego na surowiec wytworzyła się w tym przemyśle nie ulegnie w najbliższym czasie zmianie, to produkt krajowy zostanie zupełnie wyparty z rynku polskiego. Pociągnie to za sobą zamknięcie fabryki tczewskiej, która z tak wielkim wysiłkiem utrzymywała się dotychczas na rynku oraz przyczyni się do zwiększenia kadr bezrobotnych, elementu dziś nie pożądanego.

Już w artykule zamieszczonym w numerze 15 Biuletynu wykazaliśmy, że przemysł krajowy dotychczasową ponad 4-letnią pracą potrafił udowodnić, że produkcja krochmalu ryżowego i mączki połyskowej krajowej jest produkcją standartową i w niczym nie ustępuje produktowi zagranicznemu. Mimo to jednak oraz dzięki nieco niższej cenie, aniżeli produkt zagraniczny, przed wprowadzeniem podwyżki cła na ryż surowy, fabryka tczewska nie mogła wykorzystać swojej zdolności produkcyjnej, a to dlatego, że kupcy polscy nabywali krochmal pochodzenia zagranicznego wyłącznie w celach spekulacyjnych. Niektórzy wykorzystują istniejące w naszym społeczeństwie przywiązanie do zagranicznych towarów, ułatwiające im możność osiągnięcia na towarze zagranicznym wyższych zysków, aniżeli na konkurencyjnym produkcie krajowym i zamiast towaru krajowego skłaniają klientów do nabywania towaru zagranicznego. Dowodem tego jest bardzo wydatne zwiększenie się w ostatnich miesiącach przywozu krochmalu ryżowego i mączki połyskowej z zagranicy.

Przemysł krajowy nie uchyla się od świadczeń, jakie w interesie gospodarstwa polskiego nakładają czynniki miarodajne na niektóre surowce w danym wypadku także na ryż surowy, ale dla konieczności podtrzymania go, oraz umożliwienia konkurencyjności, ma prawo domagać się, aby świadczeniami tymi, odpowiednio zwiększonymi, był również obciążony gotowy produkt zagraniczny. Nie widzimy bowiem żadnego gospodarczego uzasadnienia, które przemawiałoby za pod-

wyżką cła na surowiec bez równoczesnego podwyższenia cła na produkt zagraniczny gotowy. Tak wytworzoną sytuację należy naprawić jak najprędzej przez zwolnienie ryżu do produkcji krochmalu ryżowego od cła przywozowego. względnie przez podwyższenie cła na produkt zagraniczny gotowy lub też obciążenie go innymi świadczeniami co najmniej o 9,— zł na 100 kg.

Kronika

OCZEKIWANY TRANSPORT KAWY.

Dnia 12 XII br. wróci z portów Ameryki Południowej s/s „Kościuszko", który przywiezie większe partie kawy brazylijskiej.

NOWE TRANSPORTY HERBATY.

Ostatnim rejsem s/s „Lech" nadeszły nowe partie herbaty z Indyj Brytyjskich, a dn. 24 XI br. s/s „Chorzów" nowa partia z Indyj Holenderskich.

W okresie sprawozdawczym nadeszło ogółem herbaty ponad 5.000 kg.

SYTUACJA NA GDYŃSKIM RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH (24 XI 36 r.)

Firmy importowe notują lekką poprawę sytuacji w handlu towarów kolonialnych w stosunku do poprzedniego okresu sprawozdawczego. Obroty niektórych firm w porównaniu z obrotami w pierwszej połowie listopada b. r. zwiększyły się do 10 proc. Zasadniczo jednak odczuwa się brak ruchu w handlu tych towarów. Listopad, jako ostatni miesiąc dla dostaw towarów gwiazdkowych w głąb kraju zawiódł w roku bież. w ogóle. Ruchu w tym miesiącu nie można w żaden sposób porównać z ruchem w latach poprzednich. Niektórzy importerzy zamiast przydziałów dewiz na towary świąteczne otrzymali zawiadomienia o odroczeniu wniosków o przydział na następny okres przydziałowy.

Kawa surowa.

Rynki zagraniczne notują zwyżkę cen zarówno na kawy brazylijskie, jako też na gatunki kaw niebieskich. Zwyżka ta wynosi od 2 — 4 sh na 50 kg.

Sytuacja na rynku krajowym na ogół bez zmiany. Stare zapasy wyczerpane. Na transporty z ostatniego rejsu „Pułaskiego" formalności z przydziałem dewiz i pozwoleniami przywozu jeszcze nie załatwione, z wyjątkiem transportów dla firm gdańskich. Ceny kształtują się następująco: za 1 kg Rio 7 — względnie Victoria 7 — zł 4.20 — 4,30, Santos — zł 4,90 — 5,40, kawa afrykańska zł 5, — 5,20, Guatemala — zł 5,70 — 5,80, Costa-Rica zł 9,95, Maragogype zł 6 — 6,40.

Herbata.

Rynek zagraniczny — tendencja mocna. Na rynku krajowym pewne uspokojenie, a to z uwagi na nadchodzenie coraz to większych partyj herbaty w transakcjach wiązanych. Cena za 1 kg Cejlon 16 — 16,30 zł; Sumatra 16,70 — 15,80 zł, herbata z Indyj Brytyjskich 15,60 — 15,75 zł.

Pomimo nadchodzenia nowych transportów herbaty nie ma prawie żadnych zapasów tego towaru.

Korzenie.

Ceny na rynkach zagranicznych — utrzymane. Na rynku krajowym — sytuacja bez zmian — zainteresowanie nadal słabe, na pieprz tendencja zniżkowa. Cena na ten artykuł waha się od 4,85 — 4.95 zł za 1 kg.

Cynamonu i ziela angielskiego na ogół brak. Firmy, posiadające te artykuły, sprzedają je po cenach: cynamon po zł 7,80 — 8,30 za kg, ziele angielskie po zł 7,50 — 7,80 za kg.

Owoce suszone.

Podaż dostateczna — popyt słaby. Importerzy nie robią zapasów w niektórych owocach (figi, rodzynki i koryntki), a sprowadzają artykuły te jedynie na zgłoszone im zapotrzebowania. Ceny kształtują się następująco: figi tureckie 1,35 — 1,45 zł za kg, figi greckie 1,45 zł za kg, koryntki 1,34 zł za kg. Sułtanki amerykańskie stare zapasy wyprzedane, a na nowe transporty formalności kompensacyjno — dewizowe jeszcze niezałatwione. Sułtanki greckie — tendencja zniżkowa.

Masło i ziarno kakaowe.

Rynek zagraniczny notuje dalszą zwyżkę cen. Masło kosztuje obecnie w zakupie 95 hfl za 100 kg, a ziarno kakaowe 44 — 45,6 sh za 50 kg cif Gdynia.

Rynek krajowy — zainteresowanie duże — podaż umiarkowana. Ceny: masło 4,10 — 4,15 zł za kg, ziarno kakaowe 2,10 — 2,20 zł za kg loco magazyn portowy.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 15 do 25 listopada br. urządziły ogółem przedsiębiorstwa aukcyjne 3 przetargi, wystawiając razem 2.738 skrzyń cytryn włoskich, 1.730 skrzyń pomarańcz kalifornijskich, 200 beczek jabłek kanadyjskich, 11 worków orzechów włoskich oraz 10 worków chleba świętojańskiego. Cytryn sprzedano 846 skrzyń po 28,50—29,— i 29,50 zł za skrzynię. Następnie sprzedano 955 skrzyń pomarańcz kalifornijskich po 1,48 do 1,51 zł za kilogram. Śliwki suszone jugosłowiańskie zostały sprzedane w dwóch partiach po 1 wagonie. Pierwszy wagon sprzedano po 80 groszy za kg, drugi po 70 groszy. Chleb świętojański i orzechy włoskie sprzedano w całości. Chleb świętojański po 1 zł za kg, orzechy po 1,50 zł za kg.

Kupcy wstrzymują się od zawierania poważniejszych transakcyj, wskutek czego musiano wycofać duże ilości towaru z przetargu. W najbliższych dwóch tygodniach spodziewane są większe transporty owoców świeżych i suszonych.

Szczegółowy przebieg aukcyj przedstawiał się następująco:

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły w dniu 16 listopada br. aukcję wystawiając 1.051 skrzyń cytryn włoskich „Gennaro Giuffrida" ex s/s „Linda". Sprzedano z tej partii 564 skrzyń w cenie 29 i 29,50 za 1 skrzynię. W tym samym dniu wystawiono pomarańcz kalifornijskich, które w całości sprzedano, osiągając 1,48 do 1,51 zł za 1 kg. Jako następne partie wystawiono do przetargu 10 worków chleba świętojańskiego, który sprzedano po 1 zł za kg, oraz 11 worków orzechów włoskich, które sprzedano po 1,50 zł za 1 kg.

Udział w przetargu wzięło 11 kupców. 10 z pośród nich dokonało na wspomnianej aukcji transakcji.

Następna aukcja odbyła się dnia 18 listopada br. przy udziale 10 kupców. Na tej aukcji wystawiono 487 skrzyń cytryn włoskich, 775 skrzyń pomarańcz kalifornijskich oraz 200 beczek jabłek kanadyjskich. Z wystawionych do przetargu towarów sprzedano jedynie 100 skrzyń cytryn, jako jedną partię po 28,50 zł za skrzynię. Pozostałą ilość towaru wycofano spowodu braku nabywców.

Gdyńskie Targi Owocowe S. A.

urządziły przetarg dnia 24 listopada br. i wystawiły 1.200 skrzyń cytryn włoskich oraz 4 wagony śliwek suszonych jugosłowiańskich. Sprzedano 200 skrzyń cytryn ex s/s „Linda" po 30,— zł za skrzynię, pozostałe 1000 skrzyń ex s/s „Zunis" wycofano spowodu braku nabywców. Jako następną partię sprzedano 2 wagony śliwek. Pierwszy po 80 groszy za kg, drugi po 70 gr, 2 wagony wycofano.

Udział w przetargu wzięło około 15 kupców z Gdyni, Gdańska i z głębi kraju.

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

nie urządziły w tym okresie przetargu.

Kronika zagraniczna

Uwagi ogólne.

Zbiory tegoroczne pomarańcz palestyńskich są o 50% większe od zbiorów w r. 1935. Rynek hiszpański stoi jeszcze pod znakiem zapytania. W związku z tym wzrosło zainteresowanie rynkiem palestyńskim i spodziewane są poważniejsze transakcje na tym rynku. Nie należy jednak przesądzać, że rynek hiszpański, jako najpoważniejszy dostawca pomarańcz jest stracony. Przeciwnie zbiory są bardzo dobre i jak tylko sytuacja polityczna się wyjaśni, spodziewać się należy normalnych transakcyj.

Jeśli chodzi o rynek polski, to sytuacja jest o tyle niejasna, że dostawcy hiszpańscy nie chcą zawierać w obecnych warunkach transakcyj w clearingu.

Ceny pomarańcz palestyńskich są wysokie i utrzymają się prawdopodobnie na tym poziomie do czasu trwania walk w Hiszpanii.

Polska będzie importowała pomarańcze palestyńskie w zamian za eksport kompletów skrzynkowych.

Jeśli chodzi o pomarańcze włoskie, to import tego artykułu możliwy jest tylko w transakcjach wiązanych. Transkacje wiązane przeprowadzane są w większej części przez Polskie Towarzystwo Handlu Kompensacyjnego. Transakcje te przeprowadzają również firmy indywidualnie.

Pewne firmy gdyńskie otrzymały już promesy na pomarańcze w zamian za dokonany już częściowo eksport sadzeniaków.

Włochy.

Cena cytryn włoskich zwyżkowała w ostatnich dniach w związku z większym zainteresowaniem, jakim cieszy się obecnie ten rynek .

Ostatnie notowania na ten artykuł:
300 — tki — 35 — 38 Lirów
360 — tki — 34 — 37 Lirów
490 — tki — 42 — 43 Lirów

Tendencja w dalszym ciągu zwyżkowa na zupełnie dojrzały towar. W drodze z Italii jest 8.200 skrzyń cytryn, przeznaczonych dla Hamburga i Gdyni. Towar jest zielony. Sztuczne dojrzewanie trwa od 6 — 7 dni.

Nie ładowano dotychczas żadnych transportów pomarańcz włoskich na eksport. — Pierwsze transporty spodziewane są pod koniec listopada b. r. Wśród tych transportów nadejdą prawdopodobnie pierwsze partie pomarańcz dla firm polskich z transakcyj wiązanych.

Pierwsze partie mandarynek włoskich ukażą się w najbliższym czasie na tamtejszym rynku w ilości 4.000 klatek. Cenę sprzedaży fob określa się na 18 — 22 lirów za klatkę.